



Kv Mandelbrödet i Sköndal

Trafikutredning

2015-02-06



Uppdrag: 250688, TRAFIKUTREDNING DP MANDELBRÖDET I SKÖNDAL
Titel på rapport: Kv Mandelbrödet i Sköndal
Trafikutredning
Status: Version 2.2
Datum: 2015-02-06

Medverkande

Beställare: Stockholms stad Exploateringskontoret
Kontaktperson: Maria Wamstad, Robin Billsjö

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Tony Karlsson
Handläggare: Johan Kjellberg
Kvalitetsgranskare: Kristina Glitterstam

Tyréns AB

118 86 Stockholm
Besök: Peter Myndes Backe 16

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte: Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

Förord

Denna rapport är ett planeringsunderlag för detaljplanearbetet på kvarteret Mandelbrödet vid Sköndal, Stockholms stad.

Sammanfattning av åtgärdsförslag

Nedan listas förslag på åtgärder både i direkt anslutning till planområdet och som bör tas hand om i den fortsatta planprocessen men även åtgärder som tillhör andra processer inom Stockholms stad.

Åtgärder i anslutning till planområdet:

- Parkeringssituationen i norra änden av planområdet vid Smörbrödsvägen ses över.
- Upphöjd gångbana över Smörbrödsvägen skapar en trygg gång- och cykelväg till Sköndals skola.
- Eventuellt parkeringsförbud längs Perstorpsvägen bör ses över.
- Genomgående gångbana förbi de eventuella in- och utfarterna till planområdet.

Åtgärder generellt för området:

- Tillgänglighetsanpassa hållplatser i området.
- Cykelparkering i anslutning till hållplatser.
- Hastighetsdämpande åtgärder på Bagarfruvägen vid Sköndals skola.
- Tillgänglighetsanpassning av övergångsställen enligt Stockholmsmodellen.
- Se över kapaciteten vid trafikplats Gubbängen vid ökad exploatering i Sköndal.

Med de föreslagna åtgärderna skapas:

- En fortsatt god framkomlighet och trafiksäkerheten på gatorna i området.
- En god tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.

Innehållsförteckning

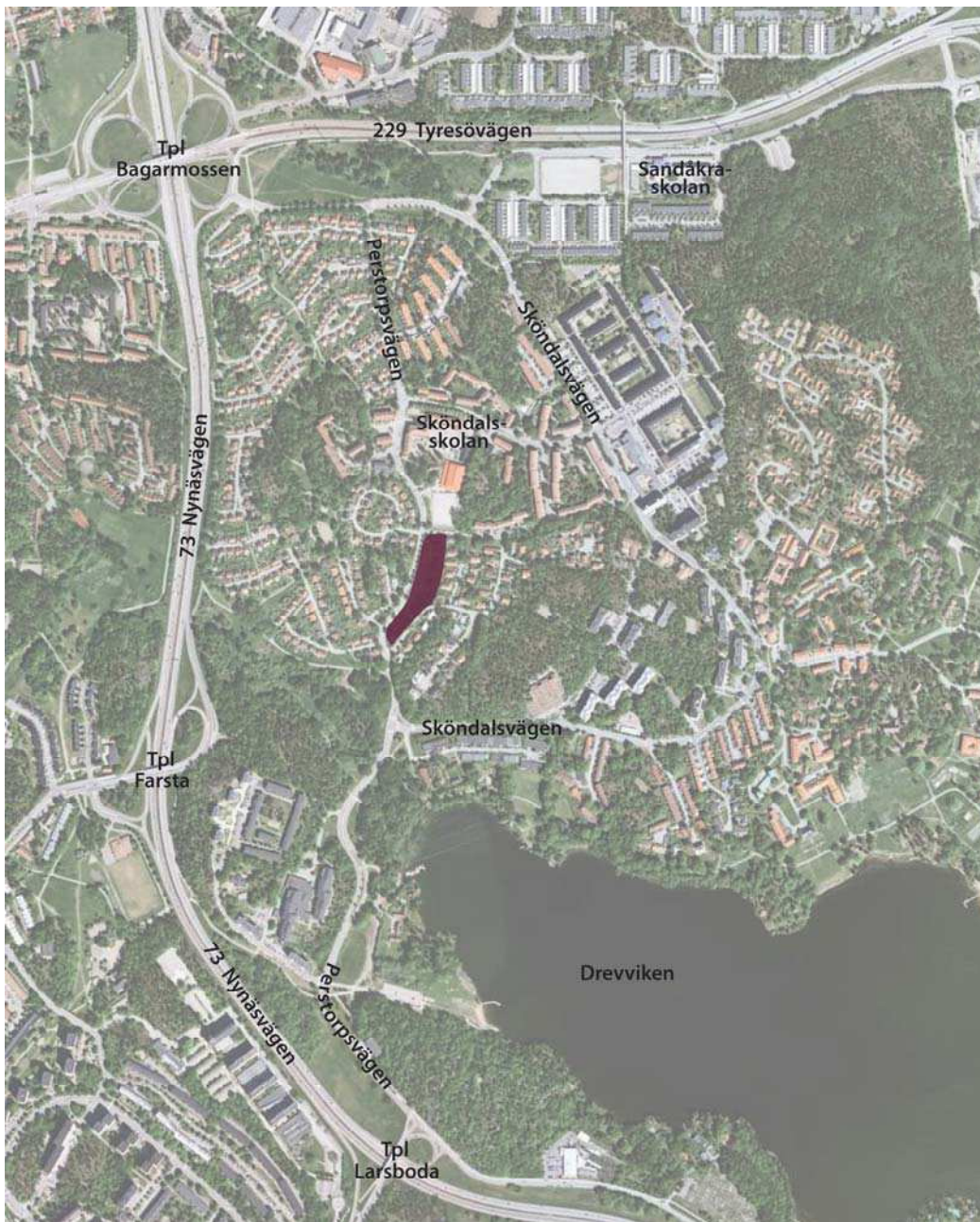
Förord.....	3
Sammanfattning av åtgärdsförslag	3
1 Inledning	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.2 Stockholms stads mål och vision.....	6
2 Planförslaget.....	7
2.1 Förutsättningar.....	8
2.1.1 Parkering.....	8
2.1.2 Angöring.....	8
2.1.3 Trafikalstring	9
2.1.4 Service	10
2.1.5 Skola	10
2.1.6 Kollektivtrafik.....	11
3 Nulägesbeskrivning	12
3.1 Trafiksäkerhet och olyckor.....	12
3.2 Väganslutningar och gatustandard.....	13
3.3 Hastighet och trafikmängder	14
3.4 Parkering.....	16
3.5 Gångtrafik	18
3.6 Cykeltrafik	19
3.7 Kollektivtrafik.....	21
4 Konsekvensbeskrivning och åtgärdsförslag.....	24
4.1 Biltrafik	24
4.2 Jämförelser mellan de tre alternativen till situationsplan	25

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden i Stockholms stad beslutade den 2013-02-07 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbetet med kvarteret Mandelbrödet.

Kvarteret Mandelbrödet ligger i Sköndal som i väst gränsar mot Nynäsvägen samt i Norr mot Tyresövägen. Söder om området ligger sjön Drevviken och i öster ligger ett naturområde.



Översiktskartan ovan visar var planområdet ligger i Sköndal.

1.2 Stockholms stads mål och vision

I **Promenadstaden**, Stockholms stads översiktsplan, är ett av målen ett modernt transportsystem och hållbart resande vilket bland annat innebär:

- Inrikta planeringen på ökad rörlighet för gående och cyklister.
- Verka för en långsiktig satsning på kollektivtrafik. Bebyggelse ska planeras i goda kollektivtrafiklägen.

Utformningen av trafik- och gatumiljön har stor betydelse för att nå målen om en sammanhållen stadsmiljö med goda förutsättningar för gående och cyklister.

Framkomlighetsstrategi ska styra mot målen i Vision 2030

Denna strategi ska ge styrande principer gällande prioriteringar i stora och små beslut om stadens vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, snyggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med visionen och översiktsplanen.

Strategin omfattar fyra övergripande planeringsinriktningar för att Stockholm ska ha storstadsgator i världsklass 2030:

1. Mer plats till bussar och cyklister, det vill säga fler reserverade körfält.
2. Kollektivtrafiken ska bli mer pålitlig.
3. Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar.
4. Minska de negativa effekterna som trafiken kan ha på storstadslivet.

2 Planförslaget

Syftet med planen är att skapa nya bostäder genom att bebygga området med radhus. Olika bebyggelsealternativ har testats och beroende på vilket alternativ som väljs medges mellan 19 och 24 radhus. Bilderna nedan visar de tre alternativa förslag till byggnation inom kvarter Mandelbrödet. Huvudalternativ är nummer 3 med 19 radhus och lekparken kvar i befintligt läge.



Skisserna ovan och till vänster visar på förslag (alternativ 1, 2 och 3) till bebyggelse i form av radhus på samma tomt i kvarteret Mandelbrödet. De olika alternativen är snarlika varandra. Alternativen skiljer sig mest åt i den norra delen av området.

Alternativ 1 innebär att en skaftgata med anslutning till Perstorpsvägen byggs för att ansluta till en del av radhusen. Lekparken flyttas till mitten av området.

Alternativ 2 innebär att en slinga som kopplas till Perstorpsvägen i två punkter anläggs. Lekparken flyttas till mitten av området.

I alternativ 3 med ny gata i samma sträckning som befintlig GC-bana (i förlängningen av Mazarinvägen innan den svänger österut) kan den befintliga lekparken ligga kvar. Detta alternativ innebär ingen ny anslutning till Perstorpsvägen eftersom alla radhusen är vända österut.

2.1 Förutsättningar

Planområdet är idag obebyggd och används för rekreation, här finns gräsmattor och en lekplats med gungor och sandlåda.



Bilden ovan visar planområdet med gräsmattor samt en lekplats i bakgrunden.

2.1.1 Parkering

Parkering för exploatering vid kvarteret Mandelbrödet löses inom kvartersmark på respektive tomt. Plats för minst en bil tillgodoses på respektive tomtes infart medan vissa tomter rymmer två bilar. Även parkering av cyklar sker på tomtmark.

2.1.2 Angöring

Bebyggelsen i södra delen av planområdet ser likadan ut för de tre alternativen och trafik till och från dessa tomter föreslås angöra via Mazarinvägen.

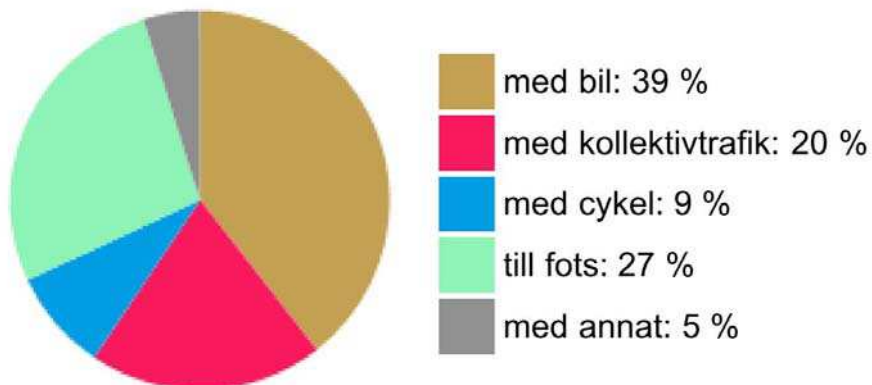
I norr föreslås angöring till tomterna ske via Smörbrödsvägen för de två första alternativen. I det tredje alternativet finns inga tomter som är vända mot Smörbrödsvägen.

Resterande tomter i den mellersta delen av planområdet för alternativ 1 och 2 finns två förslag till angöring; en genomfartsväg alternativt som en stickgata mot Perstorpsvägen. För alternativ 3 sker angöring till alla tomter utom de 11 sydligaste via en lokalgata som går i samma sträckning som dagens GC-bana (vilken går utmed den östra gränsen till planområdet).

2.1.3 Trafikalstring

För att beräkna trafikalstringen från de drygt 20 radhusen används Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Resultatet av analysen är att de nya bostäderna vid Mandelbrödet alstrar cirka 176 resor per dygn. Fördelningen per trafikslag antas bli enligt följande:

Skattad färdmedelsfördelning



Trafikalstringsverktyget bygger på kunskaper som samlats in genom studier av olika slag. Det är framförallt resvaneundersökningar som bildar grund för verktyget. Mer information om trafikalstringsverktyget finns på Trafikverkets hemsida.

2.1.4 Service

Sköndals centrum, som ligger cirka 650 meter nordost om planområdet, har service i form av bland annat bank, bibliotek, tandläkare, läkarmottagning etc.



Bilden ovan visar Sköndals centrum. Hållplatsen är tillgänglighetsanpassad.

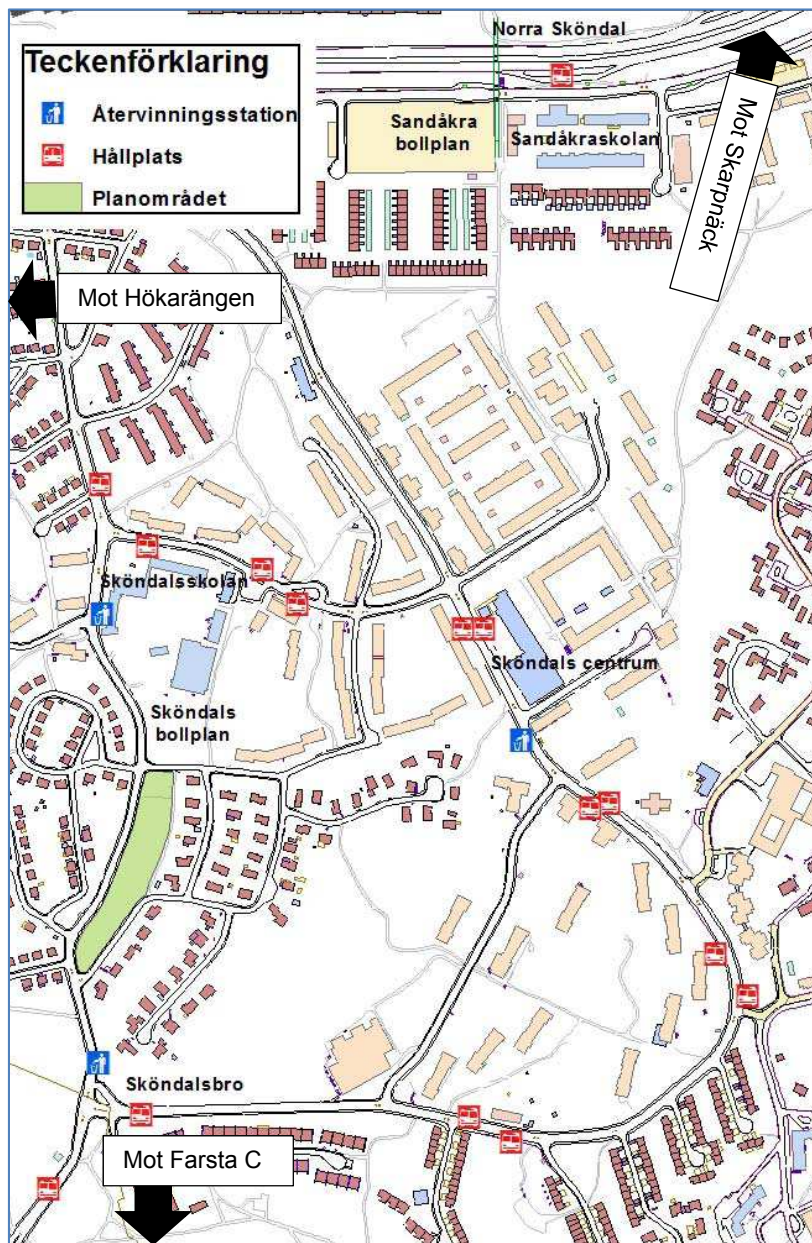
2.1.5 Skola

Sköndalsskolan är den närmaste skolan och ligger norr om planområdet längs Perstorpsvägen. Skolan har cirka 400 elever från förskola till årskurs sex. Där finns även sporthall och fotbollsplan.

Sandåkraskolan ligger i norra delen av Sköndal. Det är också en förskola till årskurs sex med drygt 200 elever. Gångavståndet till skolan är drygt en kilometer från planområdet.

2.1.6 Kollektivtrafik

Planområdet ligger inom acceptabelt gångavstånd till kollektivtrafik av god standard. Det är cirka 300 m till närmaste hållplats och till Norra Sköndal, vid Sandåkraskolan, med stomtrafik är det drygt en kilometer att gå eller cykla. Till tunnelbanan vid Farsta eller Skarpnäck är det cirka 2,5 km att cykla och till Hökarängen är det cirka 1,8 km att cykla.



Kartan ovan visar på viktiga målpunkter i närheten av planområdet.

3.1 Trafiksäkerhet och olyckor

Inga inrapporterade olyckor till polisen har inträffat i nära anslutning till det aktuella planområdet under denna tidsperiod.

3.2 Väganslutningar och gatustandard

Den största delen av trafiken till och från Sköndal går via trafikplats Gubbängen till/från Nynäsvägen (väg 73) och Tyresövägen (väg 229). I södra delen av området ansluter vägnätet mot Farsta. Längs med den södra sidan av Tyresövägen (väg 229) går en lokalgata mot Skarpnäck.



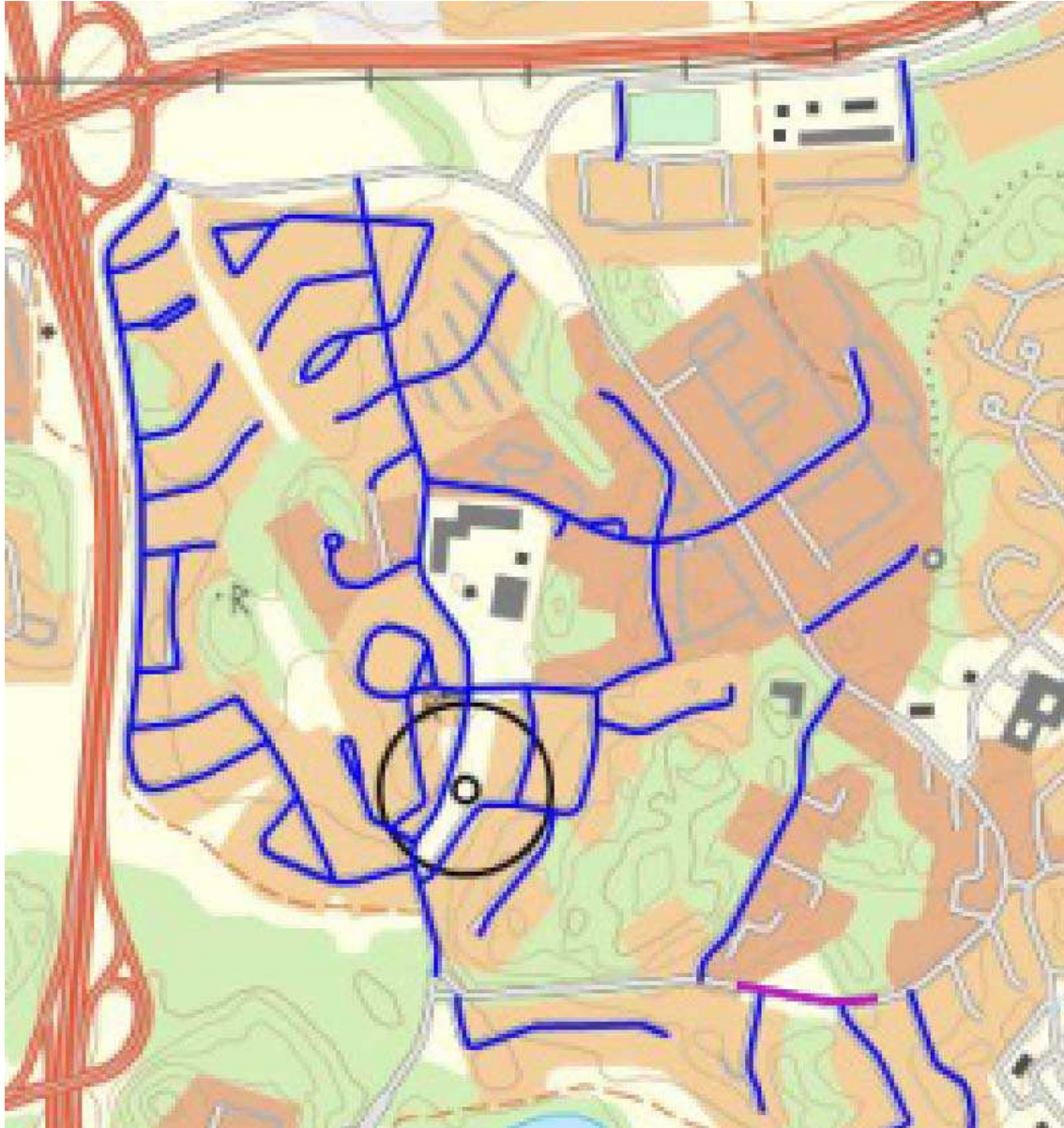
Den största delen av trafiken in och ut från området går via trafikplats Gubbängen som ligger i nordvästra delen.

Gaturumsbredderna varierar med allt från 5,5 meter (Lussekattsvägen) till 14 meter (Sköndalsvägen) med trottoarer. Fler exempel på gatornas bredder är:

- 6,5 meter inklusive trottoar på ena sidan, Mazarinvägen.
- 7 meter inklusive trottoar på ena sidan, Smörbrödsvägen.
- 12,5 meter inklusive trottoar på båda sidorna, Perstorpsvägen

3.3 Hastighet och trafikmängder

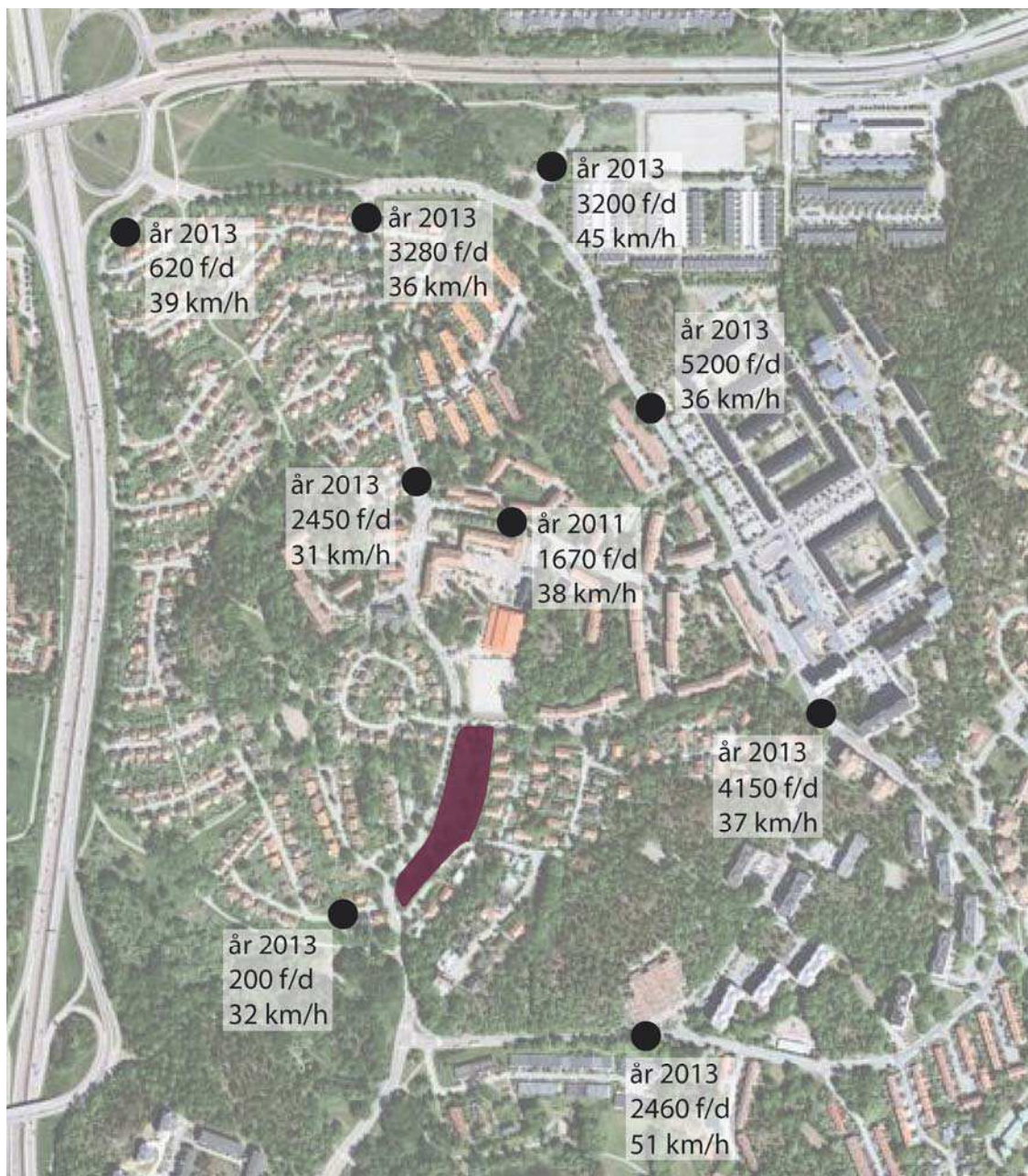
Nedan redovisas skyltad hastighet på vägnätet i området.



Karta från föreskriftsamlingen på transportstyrelsen.se.

De vägar som är markerade med blått och lila på kartan ovan är skyltade med hastighet 30 km/h. Planområdet, kvarteret Mandelbrödet, är markerad med en svart ring. Kartan ovan visar att den hastighetsbegränsning som gäller inom större delen av området är 30 km/h. På Sköndalsvägen som går runt området är det till största delen 50 km/h. Perstorpsvägen söder om planområdet, mot Farsta, har skyltad hastighet 50 km/h.

Under år 2013 och 2011 har det gjorts trafikmätningar i området. Mätningarna redovisas nedan i form av dygnstrafik, det vill säga mätningar som gjorts under hela dygnet. Mätpunkterna i kartan nedan är utplacerade i ungefärligt läge. F/D står för antal fordon per dygn. Underlaget består av två mätningar och redovisningen nedan visar genomsnittet på dessa två mätningar.



Uppgifterna på kartan ovan baseras på underlag från Stockholms Stad.

Förutom trafikmängder mättes även hastigheter. Dessa hastigheter redovisas med 85-percentilvärde i ovanstående bild. Dessa mätvärden är ett mätvärde för just den specifika punkten och bör enbart tas som en fingervisning eftersom det är många felkällor som kan påverka.

3.4 Parkering

Nedan redovisas hur parkeringen är reglerad i området idag. Det mesta är kanstensparkering med städdag. Kanstensparkering är tillåten på både Mazarin- och Smörbrödsvägen som ligger i direkt anslutning till kvarteret Mandelbrödet. Parkeringen utmed Smörbrödsvägen används flitigt eftersom den ligger i anslutning till fotbollsplanen norr om planområdet.

Idag är kanstensparkering, med städdag, tillåten på både Smörbröds- och Mazarinvägen. Däremot är det inte tillåtet att parkera på den sida som direkt ansluter till kvarteret Mandelbrödet

Stockholms stad erbjuder infartsparkeringar mot avgift vid bland annat Farsta, Hökarängen, Skogskyrkogården och Globen.



Befintlig parkering i området. Rött: parkeringsförbud, Blått: parkering med städdag, Grönt: avgiftsparkering. Ingen förhyrd parkering redovisad.



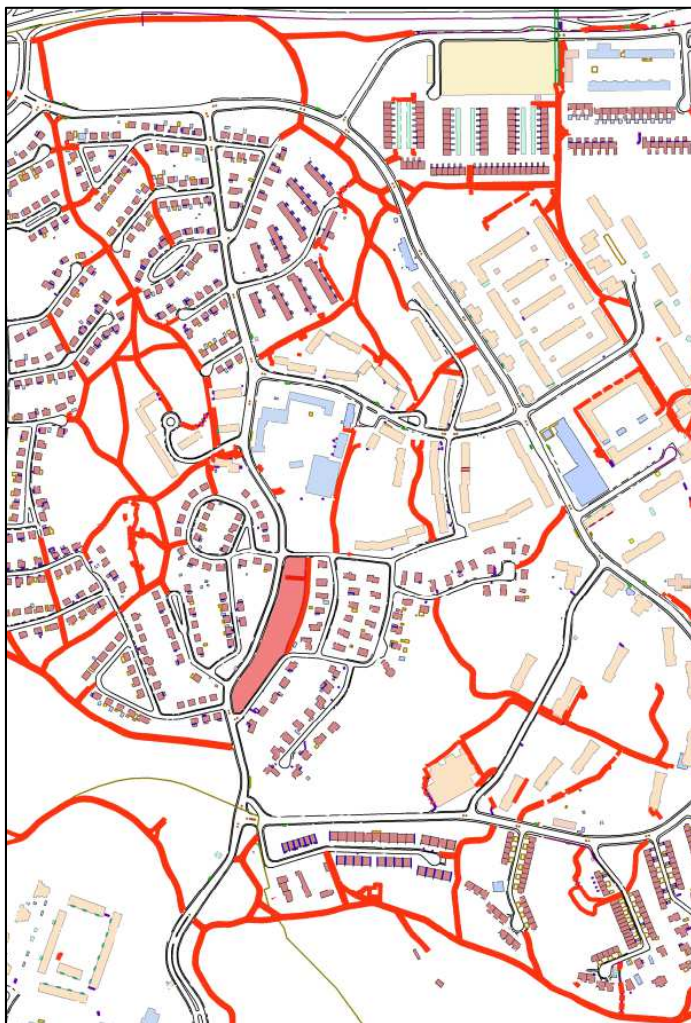
Bilden ovan visar parkeringen längs Smörbrödsvägen norr om planområdet.



Bilden ovan visar parkeringsplatser i anslutning till Sköndalsskolan och fotbollsplanen längs Perstorpsvägen.

3.5 Gångtrafik

Öster om kvarteret Mandelbrödet går idag en gång- och cykelväg mellan Mazarinvägen och Smörbrödsvägen. Enligt skylt vid gång- och cykelvägen vinterunderhålls den inte. Väster om planområdet löper Perstorpsvägen som går i nord sydlig riktning genom hela området och kopplar området till det regionala vägnätet, gångbana finns på båda sidorna av vägen. Mazarinvägen är en smal villagata med gångväg på västra sidan av vägen. I norr gränsas planområdet av Smörbrödsvägen som även det är en smal villagata med en gångbana i söder.



Det som är markerat i rött ovan visar de separerade gång- och cykelvägar som finns i området. Bilden till höger visar gångvägen längs Mazarinvägen

Det finns ett antal övergångsställen längs med Perstorpsvägen, framförallt vid korsningar och vid Sköndalsskolan samt idrottsplatsen.

För att nå Sköndalsskolan måste barn från kvarteret Mandelbrödet passera Smörbrödsvägen. Generellt finns det gångbanor som binder samman planområdet med skolor, daghem, lokala centrum och andra platser som i hög grad används av oskyddade trafikanter.

3.6 Cykeltrafik

Stockholms stads cykelplan pekar på att nybyggnation i tidiga skeden på bästa sätt anpassa planen till cykelns förutsättningar och den planerade ökningen av andelen cyklister. Cykelns roll i den växande staden måste också synas i stadens stadsutvecklingsprojekt och det är av största vikt att cykelfrågorna kommer in tidigt i processen. Avstånd och smidighet är viktigt för transportmedelsvalet och det är därför angeläget att stadens nya bebyggelseområden ansluter till de utpekade pendlingsstråken och att cykelplanens riktlinjer används.

Cykling sker i blandtrafik i hela området förutom där det finns separerade gång- och cykelbanor, se bild i föregående avsnitt. Öster om kvarteret går en gång- och cykelväg mellan Mazarinvägen och Smörbrödsvägen. Det finns inget sammanhållet nät av cykelvägar i närheten av planområdet.



Bilden ovan visar Perstorpsvägen väster om planområdet där cykling sker i blandtrafik.

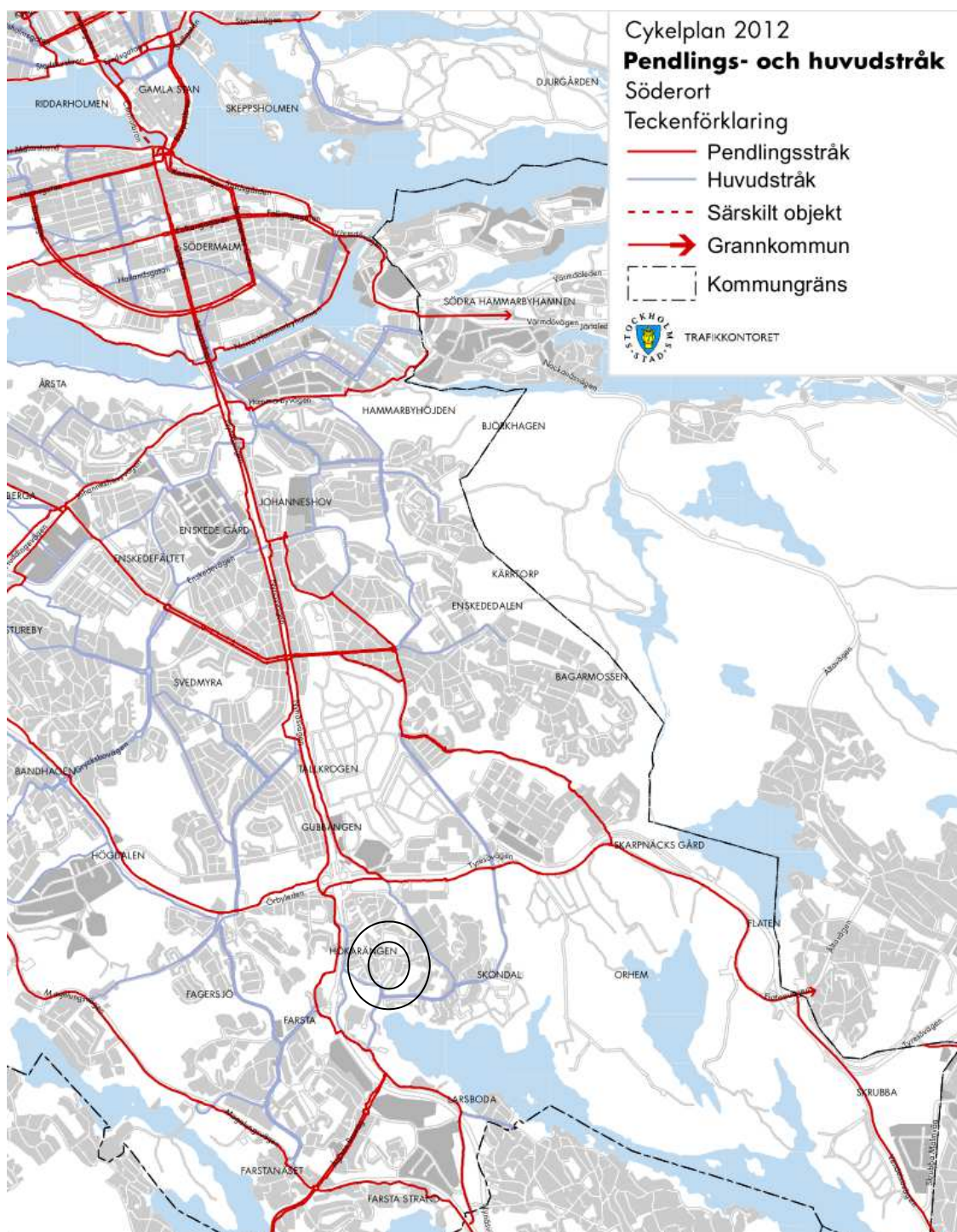
Cykelparkering finns vid skolorna samt vid Sköndals centrum. I anslutning till busshållplatserna i området finns inga cykelparkeringar.

Regionala cykelvägar finns längs väg 73 samt längs med Tyresöleden, se karta nedan. Infartsparkeringar för cykel finns vid Farsta tunnelbanestation, Hökarängens tunnelbanestation samt vid Skarpnäcks tunnelbanestation.

För de skolbarn som ska till Sköndalsskolan finns det en separat gång- och cykelväg som korsar Smörbrödsvägen.

Enligt trafik.nu¹ så tar det ungefär lika lång tid att cykla till Stockholms central från Sköndal som att ta bilen samma sträcka mellan klockan sju och åtta en vardag.

¹ Trafiken.nu ger en samlad och aktuell bild av trafikläget. Det är ett samarbete mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen och Stockholms stad.



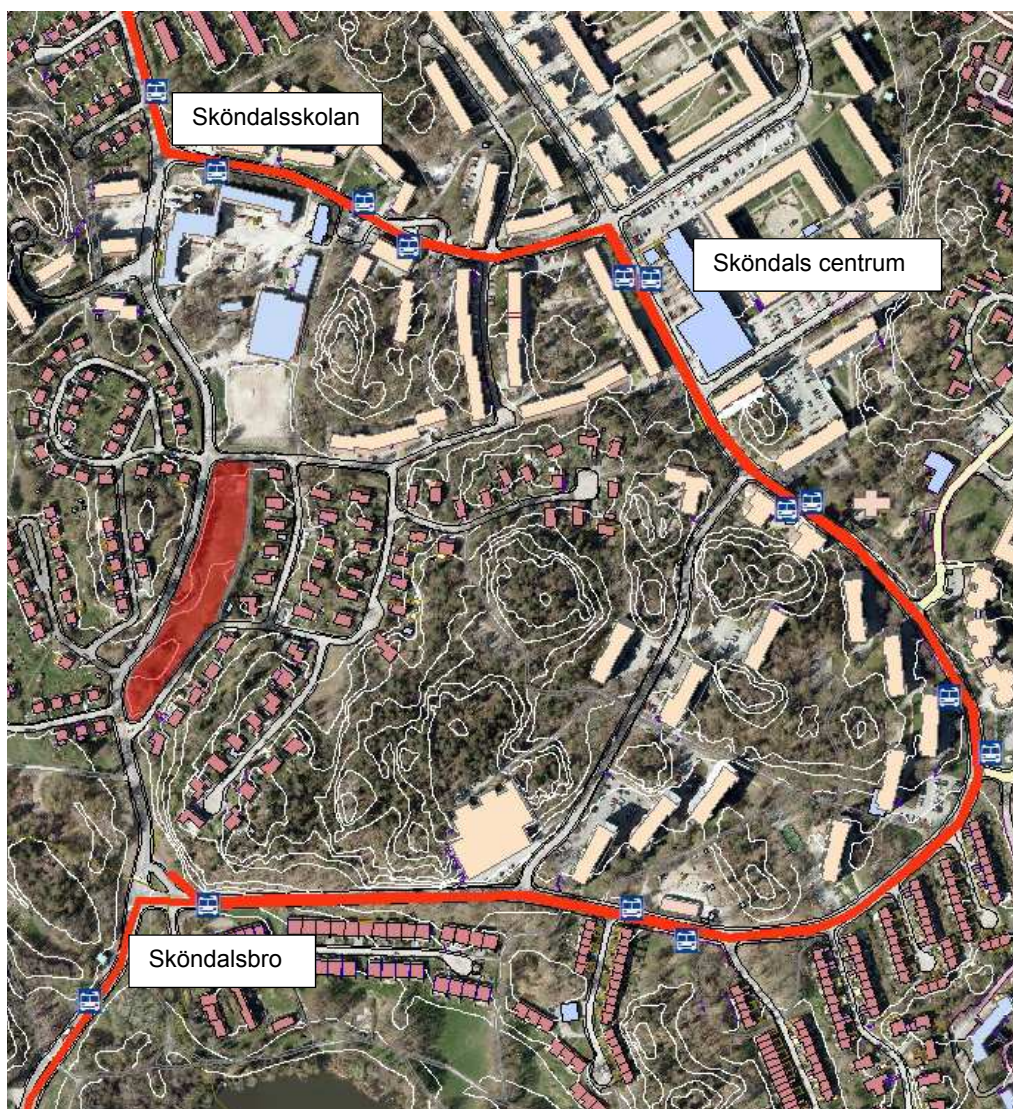
Kartan ovan visar det regionala cykelnätet som ligger närmast planområdet. Källa Cykelplan 2012
Planområdet är markerat med ringar.

3.7 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i området består av kommuntrafik, som är ett komplement till stomtrafiken. Turtätheten varierar mellan 7 – 15 minuterstrafik och bussarna ansluter till stomtrafiken vid Gullmarsplan, Norra Sköndal, Farsta, Skarpnäck och Hökarängen. Vid alla dessa punkter går det att byta till tunnelbana men vid Farsta strand även till pendeltåg. Restiden varierar mellan 8 till 15 minuter beroende på vilken mål- eller bytespunkt resan går till. Avståndet till hållplatser från planområdet är:

- Sköndalsskolan i norr ca 380 m, ca 330 påstigande per vardag
- Sköndalsbro i söder ca 280 m ca 140 påstigande per vardag
- Sköndals Centrum ca 650 m ca 700 påstigande per vardag

Trafikförvaltningens (SL) riktlinjer för högsta rekommenderade gångavstånd till kollektivtrafiken med bebyggelse i form av radhus är 700 meter.

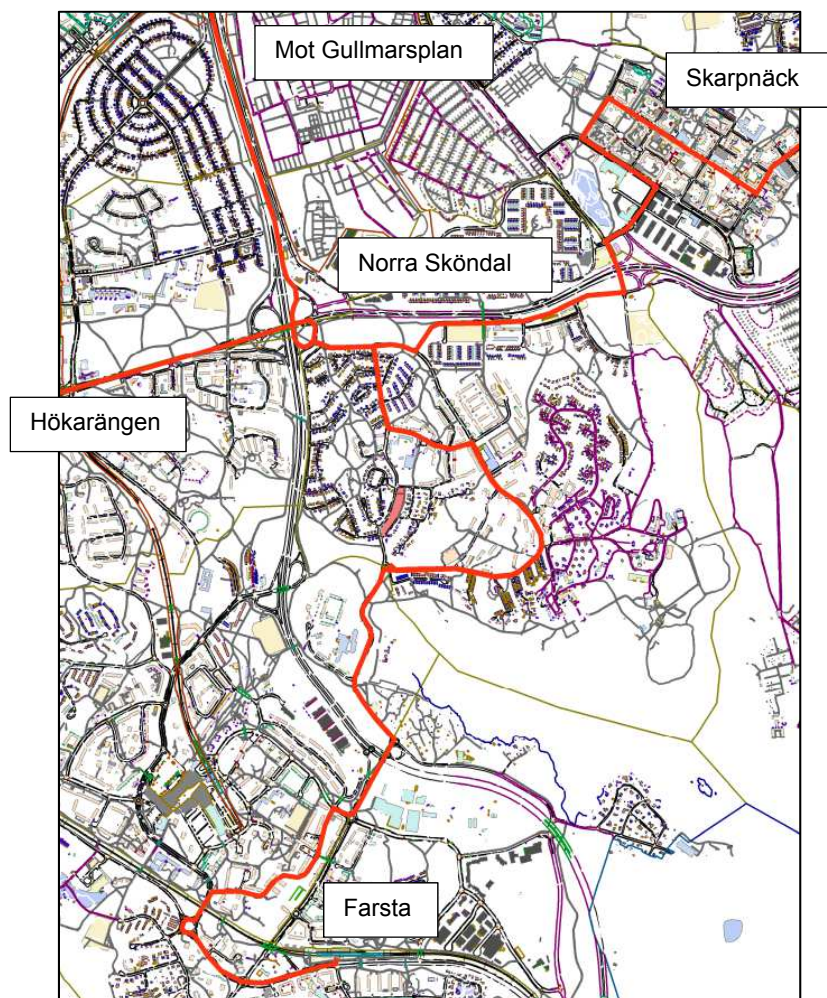


Kartan ovan visar kollektivtrafiknätet samt hållplatser i området. Planområdet markeras med rött.

Tabellen nedan visar en sammanfattning av kollektivtrafiken i Sköndal

Linje	Sträcka	Turtäthet – min Högtrafik / övrig tid	Restid - minuter
181	Skarpnäck (T) – Sköndal – Farsta strand (T) (P)	15/30	15
182	Sköndal – Hökarängen (T) Vänder vid Sköndalsbro	10/20	8 - 10
188	Gullmarsplan(T) – Sköndal Vänder vid Sköndalsbro Nattrafik lördagar och söndagar	7-10/20-30	16 - 18
193	Centralen – Farsta strand Nattrafik vardagar	Endast måndag till fredag	50

Linje 181 passerar hållplats Norra Sköndal på Tyresövägen. Där går det byta till stomtrafik som förbinder söderort på tvären. Stomtrafiken går bland annat till Tyresö, Högdalen, Huddinge Sjukhus, Norsborg, Älvsjö, Kungens kurva och Skärholmen.



Kartan ovan visar vid vilka punkter kollektivtrafiken från Sköndal ansluter till stomtrafiken

I Stockholms stads program för tillgänglighet är ett av målen att "Alla ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms stads inne- och utemiljö". I Plan- och bygglagen (PBL) står det också att enkelt avhjälpta hinder ska undanröjas i befintliga byggnader som innehåller lokaler som används av allmänheten och på befintliga allmänna platser. Allmän plats är gator, vägar, torg och parker.

Inga av de hållplatserna som ligger närmast planområdet är anpassade enligt de riktlinjer som finns för tillgänglighet. Hållplatserna vid Sköndals centrum är tillgänglighetsanpassade. I övrigt bedöms gångvägarna i området generellt inte ha sådana lutningar att det blir otillgängligt för de med funktionsnedsättning.

Generellt så har många övergångsställen nedsänkt trottoarkant men få är helt byggda enligt Stockholmsmodellen.



Bilden ovan visar hållplatsen vid Sköndals skola i riktning norrut

4 Konsekvensbeskrivning och åtgärdsförslag

4.1 Biltrafik

Parkeringsplatserna utmed Smörbrödsvägen används idag flitigt bland annat eftersom de ligger i direkt anslutning till fotbollsplanen i området. Detta kan möjligtvis utgöra en problempunkt kort tid på dygnet, troligtvis på eftermiddag/kväll då eventuell in- och utfart från ett framtida radhusområde sker samtidigt som aktivitet pågår på fotbollsplanen.

En barnkonsekvensanalys som innefattar området är framtagen. I denna konstateras att huvuddelen av all idrottsföreningsaktivitet flyttats till Gubbängens IP. Detta har troligtvis medfört att det blivit mindre biltrafik till grusplanen strax norr om kvarter Mandelbrödet. I sin tur leder detta till att färre bilar nu behöver parkera utmed Smörbrödsvägen under eftermiddagen.

Idag finns inget parkeringsförbud utmed Perstorpsvägen förbi kvarteret Mandelbrödet. Detta är inget problem för närvarande eftersom det inte finns någon anledning att parkera där idag. Vid exploatering av kvarteret Mandelbrödet kan det finnas risk att någon ställer sig efter Perstorpsvägen på denna sträcka. Beroende på lösning av eventuell in och utfart från kvarteret Mandelbrödet rekommenderas att parkeringsbestämmelserna längs Perstorpsvägen ses över och eventuellt införa ett parkeringsförbud längs sträckan.

Den största delen av trafiken till och från Sköndal går via Trafikplats Gubbängen till/från Nynäsvägen (väg 73) och Tyresövägen (väg 229). Bedömningen är att det är vid denna punkt som risken för köbildning är som störst. Tillskottet av fordon som genereras av nyexploateringen i kvarteret Mandelbrödet bedöms inte ha någon generell betydande påverkan på framkomligheten i gatunätet. Framkomligheten på gatunätet i området är relativt god beroende på att det är små trafikmängder.









Bilden ovan visar trafikplats Gubbängen och korsningen mellan Sköndalsvägen och själva trafikplatsen.

De verkliga hastigheterna ligger något över de skyltade hastigheterna inom området. Någon form av åtgärder för att säkra hastigheten i området kan behövas. Exempelvis är hastigheten vid Sköndalsskolan, Bagarfruvägen, skyltad 30 km/h men trafikmätningar visar att 85 percentilen av mätningarna har en hastighet på 38 km/h.

4.2 Jämförelser mellan de tre alternativen till situationsplan

I tabellen på efterföljande sidor jämförs/bedöms för- och nackdelar för de olika alternativen till situationsplan.

	Alternativ med skaftgata	Alternativ med slinga	Alternativ med ny gata
			
	En kombinerad in- och utfart mot Perstorpsvägen.	Ett radhus mer jämfört med alternativ 1. 24 jämfört med 23 stycken.	Kan behålla läget för befintlig lekpark.
	Skapas en skyddad gata utan genomfart mellan husen. Buffertzon för barn.		Ingen ny utfart mot Perstorpsvägen.
			Behöver troligen inte röra bergsknallen i mitten av tomten.
	Ett radhus färre jämfört med alternativ 2. 23 jämfört med 24	Slinga tar mer plats, tvungen att ta bort del av bergsknalle för att få plats i plan.	Minst antal radhus jämfört med de andra alternativen. 19 st.
	En tillkommande punkt där gående utmed Perstorpsvägen behöver korsa in- och utfarten.	En enkelriktad slinga medför att det blir två tillkommande punkter där gående utmed Perstorpsvägen behöver korsa in- och utfarten.	Försämring för cyklister då den befintliga GC-banan omvandlas till villagata. Cykling blir i blandtrafik och gående på trottoar.

	Alternativ med skaftgata (forts.)	Alternativ med slinga (forts.)	Alternativ med ny gata (forts.)
			
		Krånglig vänstersväng (på högsta punkten) för trafik som ska in på slinga som kommer norrifrån på Perstorpsvägen.	
		Trafik från slinga som ska svänga vänster ut på Perstorpsvägen söderut får svår siktinkel mot Perstorpsvägen. Risk att man missar att upptäcka trafik (motorfordon och oskyddade trafikanter) när man ska åka ut från slingan.	
	Eventuellt försvinner träd från allén på Perstorpsvägen.	Träd längs allén på Perstorpsvägen försvinner.	Träd utmed befintlig GC-bana kan komma att försvinna när GC-banan breddas och omvandlas till villagata.
	Finns höjdskillnader, oklart hur det blir med lutningar på gatan som går in mellan husen.	Finns höjdskillnader, oklart hur lutningarna på slingan blir.	

Tyréns AB

118 86 Stockholm

Besök: Peter Myndes Backe 16

118 86 Stockholm

Tel: 010 452 20 00

www.tyrens.se

Säte: Stockholm

Org.Nr: 556194-7986